

РАБОЧИЙ

Всебелорусская ежедневная рабочая газета — издание ЦК КП(б)Б и ЦСПСБ

№ 150 (178)

10 июля 1933 г.

№ 150 (178)

Путь от первого ко второму съезду — путь борьбы за большевистские колхозы, за зажиточную жизнь колхозников
Без потерь и в срок убрать урожай, лучший хлеб, с первого обмолота сдать государству — дело чести каждого колхозника и трудящегося единоличника

О ПЕРЕСТРОЙКЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР И ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВКП(б)

Совет народных комиссаров Союза ССР и Центральный комитет ВКП(б) постановляют утвердить следующие решения народного комиссариата путей сообщения о перестройке и штатах органов управления железнодорожного транспорта, принятые на основе постановления СНК и ЦК от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта».

I. ПО АППАРАТУ НКПС

1. Упразднить следующие, ныне существующие в НКПС, управления и тресты:

а) Управление труда, передав вопросы труда соответствующим управлениям и отделам.
б) Управление техпропаганды, передав эти функции отделу по подготовке кадров и «Трансжелдоризданию».

в) Комитет по реконструкции транспорта, передав функции его планово-экономическому отделу и совещанию при наркомате.
г) Управление транспортного машиностроения и запасных частей, передав функции по заказам подвижного состава и запасных частей управлению паровозного хозяйства и управлению вагонного хозяйства.

д) Контору по проектированию механизмов и машин («Проектмехмаш»).

е) Коммунальное управление, передав эти функции управлению пути.

ж) Научно-техническое управление, передав эти функции управлениям и отделам.

з) Курсы, передав эти функции соответствующим управлениям и отделам.

и) Управление реконструкции московского узла, передав функции этого управления в управление эксплуатации.

к) Гипроавтотранс с превращением его в проектную контору при паровозоремонтном тресте.

л) Трест технико-экономических изысканий, передав его функции управлению нового железнодорожного строительства.

м) Управление контроля — проверки исполнения, организовав при наркомате группу контроля — проверки исполнения.

н) Научно-исследовательский институт труда и экспериментально-конструкторский институт, передав функции этих институтов в институты при управлениях и отделах.

2. Установить следующую структуру основных центральных управлений и отделов НКПС:

а) Политуправление. б) Управление эксплуатации. в) Управление паровозного хозяйства. г) Управление вагонного хозяйства. д) Управление пути и сооружений.

е) Управление сигнализации и связи. ж) Управление нового железнодорожного строительства.

3. Реорганизовать следующие управления и тресты в централизованные органы:

а) Планово-экономический. б) Финансовый. в) Материально-снабженческий. г) Электрификация. д) Лесного хозяйства. е) Подготовки кадров. ж) Главная инспекция при наркомате.

а) Учета. и) Мобилизационный. к) Санитарно-промышленный. л) Охраны путей сообщения. м) Тылового ополчения. н) Бюро по международным сообщениям. о) Административно-организационный. п) Комитет стандартизации. р) Тарифный комитет. с) Арбитраж.

Организовать в НКПС отдел по рабочему снабжению.

4. Сохранить и реорганизовать следующие тресты:

а) Паровозоремонтных заводов с подчинением управлению паровозного хозяйства.

б) Вагоноремонтных заводов с подчинением управлению вагонного хозяйства.

в) Трест машиностроения.

г) Трансжелдориздат, объединенный с «Трансжелдоризданием».

В отмену существующего порядка о назначениях установить, что наркомат непосредственно назначает и смещает: начальников управлений и отделов и их заместителей — по НКПС, начальников дорог и их заместителей, начальников служб дорог: эксплуатации, паровозов, вагонов, пути, связи, а также начальников районов, директоров трестов и заводов.

Вместо существующего общего штата по НКПС (с институтами) в количестве 5.631 человек, установить общий штат центрального аппарата НКПС с институтами в 4.262 человек, без институтов 3.291.

II. УПРАВЛЕНИЕ ДОРОГИ

1. Основной хозяйственной единицей железнодорожного транспорта является дорога. Начальник дороги полностью отвечает за состояние всего хозяйства и работу данной дороги, подчиняется непосредственно наркомату.

В соответствии с этим прекратить сложившуюся в некоторых управлениях НКПС практику руководить отдельными линейными организациями дороги через голову начальника дороги.

2. Важнейшей задачей начальника дороги является ликвидация канцелярско-бюрократических методов в работе служб и отделов дороги и осуществление конкретного, живого руководства линиями; установление твердой трудовой дисциплины в органах управления и производства, точное выполнение указаний и распоряжений НКПС, выполнение установленного НКПС транзитного плана для дороги.

3. Дорога работает на основе хозрасчета. Средства, отпускаемые НКПС дороге как по эксплуатации, так и на капитальное строи-

тельство находятся в полном распоряжении начальника дороги и расходуются по установленному НКПС плану. Управления НКПС не могут эти средства и материалы перераспределять без согласия начальника дороги или без специального распоряжения наркома. В плане финансирования дороги должен быть оставлен известный фонд на непредвиденные нужды дороги, который находится в распоряжении начальника дороги.

Начальнику дороги непосредственно подчинены районы, основные депо и участки вагонного хозяйства, мастерские, дистанции пути, дистанции связи.

5. Начальник дороги представляет к назначению наркомату начальников служб и начальников районов. Начальник дороги непосредственно назначает начальников отделов дороги, заместителей начальников служб, отделов, инспекторов районов, начальников основных паровозных депо, начальников мастерских вагонного хозяйства, начальников дистанций пути, дистанций связи, по представлению начальников служб дороги.

6. Для осуществления повседневного контроля проверки исполнения важнейших распоряжений на дороге, начальник дороги имеет при себе штат инспекторов от трех до пяти человек.

7. Упразднить ныне существующие при дирекциях дорог должности и отделы:

а) Коммунальный. б) Коммерческий. в) Труда. г) Учета и распределения кадров. д) Радионавигации. е) Секретно-шифровальный. ж) Безопасности и движения. з) Технической пропаганды. и) Подсобных предприятий.

Функции упраздненных отделов передать в соответствующие службы и остающиеся при новой структуре отдела.

8. Установить следующую типовую структуру для дорог:

а) Начальник дороги. б) Заместитель начальника дороги. в) Начальник политотдела дороги. г) Помощник по рабочему снабжению (начальник ОРСа). д) Организовать при управлении начальника дороги следующие службы: эксплуатацию, паровозов, вагонов, пути и сооружений, сигнализации и связи.

Распоряжения начальников служб для линейных административно-хозяйственных звеньев являются обязательными к точному исполнению.

9. Организовать при управлении начальника дороги следующие отделы:

а) Политотдел. б) Плановый. в) Финансовый и отдельно бухгалтерию. г) Материальный. д) Рабочего снабжения. е) Строительный или строительную контору на дорогах, имеющих большой объем строительных работ. ж) Электрификации (там, где есть электрифицированные участки). з) Лесной (на дорогах, занимающихся лесными разработками). и) Подготовки кадров. к) Санитарно-врачебный. л) Учета и отчетности. м) Мобилизационный. н) Охраны железных дорог. о) Административно-организационный.

Вместо ныне существующих штатов в количестве 25182, установить общий штат для всех дирекций дорог в 23844 (без политотделов и ОРСов).

III. УПРАВЛЕНИЕ РАЙОНА

1. Начальник района непосредственно руководит эксплуатационной работой, обеспечивает нормальное движение поездов и безопасность движения и точное соблюдение всеми агентами правил технической эксплуатации; устанавливает должную трудовую дисциплину и порядок на всех станциях и поездах, устанавливает измерители работы вагонов, несет за порученную ему работу полную ответственность.

2. Начальник района подчинен непосредственно начальнику дороги, а в отношении выполнения оперативных распоряжений по эксплуатационной работе, подчиняется начальнику службы движения дороги.

3. Начальник района назначается из числа опытных организаторов-администраторов, имеющих достаточные знания в области эксплуатации.

4. Начальнику района подчинены непосредственно в пределах границ района, все станции и разъезды.

5. Начальник района следит за точным и своевременным выполнением всех распоряжений начальника дороги и начальников служб, за основными депо, вагонными участками, дистанциями пути и связи, контролирует их работу с точки зрения обеспечения всех необходимых условий для точного исполнения графика движения поездов, своевременной подачи паровозов и вагонов, технического осмотра паровозов и вагонов, исправного состояния пути и средств связи. В случае невыполнения распоряжений начальника дороги, обеспечения условий для нормального движения поездов со стороны руководящего персонала паровозного, вагонного участка депо, дистанции, пути и связи, начальник района, кроме немедленного сообщения об этом начальнику дороги или начальнику соответствующей службы, может сам наложить на виновных административные взыскания в пределах тех прав, которые ему предоставляет устав о дисциплине на железнодорожном транспорте.

Начальник района полностью распоряжается в пределах плана, ополченными для района средствами, всеми финансово-материальными средствами по эксплуатационному району.

6. Начальник района представляет на утвер-

ждение начальника дороги начальников внеклассных и первого класса станций и инспекторов района. Начальник района непосредственно назначает заместителей начальников внеклассных и 1-го класса станций, всех начальников и их заместителей остальных классов станций и разъездов.

7. В соответствии с усилением роли начальника дороги в отношении линейных организаций — основного депо, вагонного участка, дистанции пути и связи и ограничением функций районов исключительно работой по движению поездов (эксплуатации), реорганизовать районы, упразднив следующие ныне существующие в районах отделы:

а) Отдел тяги. б) Отдел пути. в) Отдел связи. г) Коммунальный отдел. д) Учраспред. е) Отдел труда. ж) Бюро безопасности движения.

8. Установить следующую структуру района:

а) Начальник района — он же начальник эксплуатации. б) Начальник политотдела района. в) Два помощника начальника района (один технический, другой — по коммерческой работе). г) Инспектора: по паровозам, вагонам, пути, связи и рабочему снабжению по одному — три для каждой отрасли в зависимости от величины района.

д) Контора района в части: грузовой, пассажирской, хозяйственной, отчетно-финансовой, мобилизационной, заводской кондукторскими бригадами.

Общий штат по району (без инспекторского аппарата и штата политотдела) не должен превышать для района первой категории 86, второй — 76 и третьей — 62.

Вместо существующих общих штатов по районам в количестве 17.306, установить общий штат в районах в 8.840 (без диспетчеров, политотделов и ОРСов).

IV. УПРАВЛЕНИЕ ОСНОВНОГО ПАРОВОЗНОГО ДЕПО

1. Упразднить следующие ныне существующие в депо должности и бюро:

а) помощников начальника депо по техническому хозяйству;

б) помощника начальника депо по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предположениям), передав эти функции начальнику депо и предикторскому месту; в) помощника начальника депо по снабжению;

г) инженера для технических занятий; ниже него бюро экономии труда; инженера по техноремонтному; инспектора по техноремонтному, передав работу в техническое бюро при начальнике депо;

д) инспектора по приемке паровозов;

е) сократить количество машинистов-наставников на 50 проц., перевести их на поездную работу в качестве машинистов.

2. Установить следующую типовую структуру для основного депо:

а) начальник депо;

б) заместитель начальника депо (инженер);

в) организовать при начальнике депо техническое бюро в составе 3-5 инженеров и техников для разработки технических вопросов;

г) установить должности: мастеров по паровозному ремонту, по специальным видам ремонта (котельного, по котельному и др.), вместо ныне существующего одного мастера.

Должности мастеров в депо упразднить и вместо них ввести должности бригадиров, подчиненных непосредственно мастеру. Мастера переименовать в бригадиры и мастера, в зависимости от их квалификации.

д) Начальнику основного депо подчинить в пределах обслуживаемого типового участка оборотное депо и водопользование; теплотехнику-аппаратные станции.

е) Начальники основных депо назначаются преимущественно из инженеров и техников, достаточно владеющих техническими знаниями в области паровозного и вагонного хозяйства, имеющих административно-организационный опыт.

V. УПРАВЛЕНИЕ УЧАСТКА ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

1. Выделить все вагонные депо из ведения паровозных депо и организовать самостоятельные участки по вагонному хозяйству, подчиненные непосредственно вагонной службе управления дороги.

2. Установить следующую структуру для участка:

а) начальник вагонного участка, он же начальник вагонного депо.

б) Заместители инженера или опытный техник по вагонам.

в) Техническое бюро (3-5 человек).

г) Вагонные мастера (пассажирские и товарные для отдельных видов ремонта).

д) Бригадиры (по специальности).

е) Начальник посадных бригад (проводников и смазчиков).

VI. УПРАВЛЕНИЕ СТАНЦИИ

1. Упразднить следующие ныне существующие на станциях 1-го класса должности и бюро:

а) Заместителя начальника станции по массовой работе (производственным совещаниям и рабочим предположениям), передав эту работу начальнику станции и председателю местного ма.

б) Старших помощников начальника станции.

в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальника станции.

г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника станции и его заместителей по специальности.

д) Бюро механизации, возложив эту работу на заместителя начальника станции по технической части и смежных дежурных станций.

е) Уполномоченных по техноремонту.

ж) Бухгалтерию, передав станцию на твердую смету.

2. Установить следующую типовую структуру для станции 1-го класса:

а) Начальник станции.

б) Два заместителя начальника станции, из которых один по технической части (инженер или техник с производственным опытом), другой — по коммерческой части.

в) Станционные диспетчера по одному в смену.

г) Дежурные по станции по отдельным паркам.

д) Составители посадок по отдельным паркам.

е) Заведующий товарной конторой.

ж) Омошитель товарного двора.

з) Выездовые по количеству и объему грузовых операций.

и) Один-два инженера или техника при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Контора при начальнике станции. Присвоить НКПС в соответствии со структурой станции 1-го класса установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

VII. УПРАВЛЕНИЕ ДИСТАНЦИИ ПУТИ

1. Упразднить следующие ныне существующие на дистанциях пути должности и бюро:

а) Заместителя начальника дистанции.

б) Помощника начальника дистанции по массовой работе.

в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальника дистанции и дорожных мастеров. Начальнику дистанции для работы по исправлению расхождений иметь одного технического работника.

г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и дорожных мастеров на своих участках работы.

д) Бюро по технической пропаганде, передав работу по технической подготовке работников дистанции начальнику дистанции и дорожным мастерам.

2. Установить следующую типовую структуру для дистанции пути:

а) Начальник дистанции.

б) Старший дорожный мастер.

в) Старший администратор (он же помощник начальника дистанции по организационным вопросам).

г) Дорожные мастера по специальности дистанции.

д) Помощники дорожных мастеров.

е) Бригадиры по пути.

ж) Мостовой мастер.

На крупных железнодорожных узлах организовать специальные жилищные дистанции с подчинением их непосредственно начальнику служб пути и дорог.

Начальники дистанции пути должны назначаться преимущественно из инженеров строительно-путевой специальности, имеющих практику путевого-строительных работ и обладающих административно-организационными способностями.

VIII. УПРАВЛЕНИЕ ДИСТАНЦИИ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

1. Упразднить следующие ныне существующие на дистанции, сигнализации и связи должности и бюро:

а) Помощника начальника дистанции, сигнализации и связи по массовой работе.

б) Инспектора по техноремонту передав работу по технической подготовке работников дистанции, сигнализации и связи начальнику дистанции и техническому персоналу по специальности (по сигнализации, централизации и блокировке по связи).

2. Установить следующую типовую структуру для дистанции, сигнализации и связи:

а) Начальник дистанции.

б) Помощник начальника дистанции (инженер по сигнализации, централизации и блокировке).

в) Ревизор-инспектор.

г) Инженер или техник связи.

Начальники дистанции, сигнализации и связи назначаются преимущественно из инженеров или специалистов, достаточно владеющих техническими знаниями в области сигнализации связи, имеющих административно-организационный опыт.

IX. О НАЧАЛЬНИКЕ ДЕПО, ВАГОННОГО УЧАСТКА, СТАНЦИИ, ДИСТАНЦИИ

1. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции является единоличным, полноправным руководителем работ и непосредственно отвечает за выполнение плана по всем поставленным; осуществляет оперативное руководство всеми работами по депо, вагонному участку, станциям, в дистанциях и подчиняется за исправностью технических устройств депо, станции, дистанции и их правильным использованием.

2. Начальнику депо, вагонного участка, станции, дистанции подчиняются соответствующие все как постоянные, так и временные агенты и рабочие.

3. Начальник депо — вагонного участка, станции, дистанции производит прием и увольнение всех работников, за исключением следующих: по депо — заместителя начальника депо, начальников оборотных депо и мастеров депо; по вагонному участку — заместителя начальника вагонного участка; по станциям — заместителя начальника станции, станционных диспетчеров, дежурных по станции и заведующего товарной конторой; по дистанции пути — старших дорожных мастеров и мостового мастера; по дистанции связи — помощника начальника дистанции (инженер ОПС), ревизора, инспектора и инженера связи. Поручительными агентами работников назначаются и смещаются начальники служб дорог по представлению начальника депо станции и дистанции.

4. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции устанавливает нормы и расценки работ, устанавливает премии агентам и рабочим депо, станции, дистанции в пределах фонда, согласно указанию начальника дороги.

5. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции обязан вести борьбу с прогульщиками, лгунами, вранцами и прочими дезорганизаторами железнодорожного хозяйства, увольнять их в соответствии с правилами внутреннего распорядка.

6. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции обеспечивает безопасность движения в пределах своих участков работы и несет за нее полную ответственность.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) ОБЯЗЫВАЮТ НКПС:

1. Провести указанные выше мероприятия по перестройке органов управления депо, станций, дистанций, районов, дорог и НКПС к 1 августа с.г.

2. Провести к тому же сроку (1 августа) переименование значительной части инженерно-технических работников и хозяйственников из аппаратов районов, дорог и НКПС на линии для укрепления низовых производственных звеньев — депо, станции, дистанции.

Переименование инженерно-технических работников производится не в порядке общей кампании, а путем тщательного персонального отбора квалифицированных работников с обеспечением их нормальными жилищно-бытовыми условиями на месте.

3. НКПС и ЦУНХУ в 3-месячный срок рассмотреть все формы отчетности, реальные их сокращения, оставив лишь абсолютно необходимую для работы дорог статистическую оперативную отчетность.

4. Возложить на народного комиссара путей сообщения и подчиненных НКПС, а на дорогах — на начальников дорог и политотделов ответственность за своевременное и точное проведение в жизнь настоящего постановления.

Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР В. МОЛотов (Скрибин).
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН.

О ПЕРЕСТРОЙКЕ СИСТЕМЫ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И НОРМИРОВАНИЯ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б)

По улучшению системы зарплаты и нормирования труда

1. Ликвидировать доведенную до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, для чего разработать и ввести не большое количество типовых норм

по укрупненным измерителям, ремонту паровозов и вагонов, по службам пути, связи — к 1 ноября, а службам эксплуатации — к 1 августа 1933 г.сда, отменяя к этому времени ранее изданные нормировочные по отдельным дорогам и службам.

2. Ликвидировать существующие тарифно-нормировочные бюро, возложив непосредственное руководство и ответственность за техническое нор-

мирование на соответствующих хозяйственных руководителей. Нормы выработки устанавливать в соответствии с типовыми нормами и тарифными соглашениями по службам паровозов и вагонов — цеховым мастерам, по службе пути — дорожным мастерам, по службе связи — электро-

механикам, по службе движения — начальникам станций и соответствен-

(ПРОДОЛЖЕНИЕ НА 4 СТР.)

Развернем социалистическое соревнование между заводами и колхозами
Социалистический договор между заводом им. Ворошилова
и подшефными колхозами Гричинского сельсовета

спад, широкие ли-
аме колхоз-
ичники и про-
ам лен, что

по-
перь, скажите, кому от этого была польза? Ясно, что кулаку и его агентуре.

